

Verkehrliche Erschließung des Nationalparks Eifel CDU-Fraktion im Regionalrat Köln fordert Konzept

In seiner Sitzung am 12. Dezember 2008 hat der Regionalrat einstimmig einen Antrag von CDU und SPD im Regionalrat Köln zur verkehrlichen Erschließung des Nationalparks Eifel beschlossen.

Die Bezirksregierung Köln ist nun damit beauftragt, ein Verkehrskonzept mit regionaler Anbindung und Wegweisung für den Nationalpark Eifel inklusive der Liegenschaft Vogelsang unter Mitwirkung des Landesbetriebs Straßenbau NRW, des Nationalparkforstamtes Eifel und des Nahverkehrs Rheinland zu koordinieren.

Seit Aufstellung des Nationalparkplans hat die Sonderkommission Nationalpark Eifel immer wieder die Erstellung eines solchen Konzeptes gefordert. In ihrer letzten Sitzung am 26. September 2008 hat sich die Sonderkommission ebenso wie die Unterkommissionen Euskirchen und Aachen der Verkehrskommission für die Erstellung

eines Verkehrskonzeptes für den Nationalpark Eifel inklusive Liegenschaft Vogelsang und die regionale Ausschilderung der Anlage ausgesprochen. Die Fraktionen von CDU und SPD haben diese Forderung nun mit einem schriftlichen Antrag untermauert.

Folgende Ziele sollen mit dem Konzept erreicht werden:

1. Die verkehrliche Anbindung über die A1, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen unter Berücksichtigung der eventuellen Ertüchtigung dieser Straßen bei erhöhtem Verkehrsaufkommen durch steigende Besucherzahlen des Nationalparks.
2. Die verkehrliche Anbindung über ÖPNV und SPNV.
3. Die regionale Ausschilderung des Nationalparks Eifel und der Liegenschaft Vogelsang mit bundeseinheitlichen Verkehrszeichen.
4. Ein einheitliches Nationalparkticket.

Erarbeitet werden soll das Konzept vom Nationalparkforstamt unter Einbeziehung des Landesbetriebes Straßen NRW und der Betreiber des ÖPNV und des SPNV auf der Grundlage der vorhandenen Landesverkehrsplanung.

„Wir freuen uns, dass die langen Forderungen der Sonderkommission Nationalpark Eifel nun endlich umgesetzt werden können. Auch die Diskussionen in den Unterkommissionen haben gezeigt, wie groß der Bedarf nach einem Konzept zur verkehrlichen Erschließung ist,“ so Dr. Dieter Pesch, stellv. Vorsitzender der Sonderkommission Nationalpark Eifel und stellv. Vorsitzender der Kommission für Regionalplanung und Strukturfragen.

...Forderungen der Sonderkommission NP Eifel nun endlich umsetzen...



Interview mit Gerhard Lorth MdL, Vorsitzender der Parlamentarischen Gruppe Bahn „Eiserner Rhein“: Trassenfrage noch immer ungeklärt

Seit Jahren wird über die Wiederbelebung der Schienenverbindung zwischen dem Hafen von Antwerpen und NRW - dem sogenannten „Eisernen Rhein“ - gestritten.

Im Rahmen zahlreicher Diskussionen wurden diverse mögliche Trassenführungen untersucht. Die Entscheidung, auf welcher Strecke der Eisernen Rhein in Zukunft verlaufen soll, rückt immer näher.

Im Mittelpunkt der Beratungen stehen letztendlich zwei mögliche Varianten des Streckenverlaufs: die Wiederbelebung der historischen Trasse oder der Neubau einer Strecke entlang der A 52.

Hierüber haben wir mit Gerhard Lorth MdL, Vorsitzender der Parlamentarischen Gruppe Bahn (PG Bahn), gesprochen.

Report: Seit einiger Zeit sorgt das Thema „Eiserner Rhein“ für zahlreiche Diskussionen in der Region. Was sind die Ursachen der aufflammenden Diskussion?

G. Lorth: Nordrhein-Westfalen hatte zunächst die Reaktivierung der historischen Trasse auch auf deutscher Seite unterstützt. Wegen technischer Unzulänglichkeiten auf dem deutschen Streckenabschnitt einerseits und der Lärmproblematik andererseits hat die neue Landesregierung ein Gutachten vergeben, um Alternativlösungen zu finden. Eine neue Alternativ-Strecke entlang der A 52 von Viersen bis zur Grenze bei Elmpf wurde somit in die Diskussion eingebracht.

Report: Wie beurteilt die NRW Landesregierung die Trassen-Variante entlang der A 52? Welche Vor- und Nachteile bringt diese mit sich?

G. Lorth: Das MBV hat die technische Realisierbarkeit des neuen Vorschlags untersucht und mit allen bisher untersuchten Varianten verglichen. Bei diesem Vergleich stellte sich heraus, dass die A 52-Variante grenzüberschreitend die günstigste Lösung ist. Sie bietet zudem die Möglichkeit, alle Rheinhäfen über direkte Abbiegebeziehungen ohne Rangierleistung zu erreichen.

Report: Seitens der Bundesregierung werden die sehr hohen Kosten als Gegenargument für die A 52-Variante angebracht? Wie sieht die Landesregierung dieses Problem?

G. Lorth: Die Kosten bei der A 52-Variante sind zwar etwas höher, jedoch ist diese Variante günstiger, weil zu geringen Mehrkosten alle Destinationen direkt erreicht werden können und eine durchgehende Zweigleisigkeit bis Roermond erreicht wird.

Report: Wie wird das Verfahren nun weitergehen? Wann ist mit einer Entscheidung zu rechnen?

G. Lorth: Das MBV wird den Abstimmungsprozess zwischen der Bundesregierung und den zuständigen Stellen in Belgien und den Niederlanden begleiten und dabei weiterhin die A 52-Variante favorisieren. Zwischen den Verkehrsministern wurde am 04. September 2008 vereinbart, ein „Memorandum of Understanding“ bis zum Jahresende zu erarbeiten, in dem die Eckpunkte für einen Staatsvertrag festgelegt werden.



Gerhard Lorth MdL:
Favorisiert die A 52-Variante

...ein Vergleich der Varianten zeigt, dass die A 52-Variante die Günstigste ist...

Regionalrat beschließt UA II a und UA II r Förderprogramme

Radwegeprogramm und Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 3 Mio. €

...Mittel für den Radwegebau werden gegenüber den Vorjahren um 9 Mio. € angehoben werden...



0,5 Mio. € werden aus dem UA II r-Programm für das 100-Alleen-Programm des Landes NRW eingesetzt

Der Regionalrat hat in seiner Sitzung am 12. Dezember 2008 die Maßnahmen zum Landesstraßenbau im Rahmen der Programme UA II a (Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 3 Mio. € Gesamtkosten) und UA II r (Radwegebau an bestehenden Landesstraßen) beschlossen.

Wie in den Jahren zuvor wurden in den Unterkommissionen Aachen, Bonn, Euskirchen und Gummersbach Prioritätenlisten erstellt, wobei die jeweils am höchsten priorisierten Maßnahmen - **die zudem in 2009 baureif sind** - vorrangig begonnen werden sollen.

Radwegebau an bestehenden Landesstraßen

Im Jahr 2009 stehen folgende Maßnahmen im UA II r-Programm auf den Rängen 1 und 2: Für die Regionalniederlassung Niederrhein L 46 Radweg zwischen Erkelenz/Grambusch und Isengraben (Prio 1) und L 364 Radweg Erkelenz/Golkraht und L 19 (Prio 2), für die Regionalniederlassung Rhein-Berg L 99 Radweg

und Buskaps in Steinstraße in Köln-Porz (Buskaps Hochkreuz u. S-Bahn) (Prio 1) und L 288 BG/Bensberg—Berg.Gladbach Neubau Radgehweg auf freier Strecke (Prio 2), für die Regionalniederlassung Ville-Eifel L 277 Frechen, Freiheitsring (Prio 1) und L 113, Bad Münstereifel/ Wasserscheide (L 165 bis Mahlberg (K 50) (Prio 2).

„In diesem Jahr konnte im Rahmen des UA II r-Programms die Maßnahme L 117 Radweg zwischen Hückelhoven-Baal und Erkelenz-Lövenich neu begonnen werden. Wir freuen uns sehr, dass dieses – für die Städte Erkelenz und Hückelhoven - wichtige Projekt nun endlich realisiert werden kann,“ so Stefan Götz, Vorsitzender der CDU-Fraktion im Regionalrat Köln.

Bezüglich des UA II r-Programms ist für die CDU-Fraktion besonders erfreulich, dass - nach dem vorliegenden Entwurf zum Haushaltsplan 2009 - die Mittel für den Radwegebau gegenüber den Vorjahren um 9 Mio. € angehoben werden sollen. Es ist somit damit zu rechnen, dass mehr Radwegeprojekte entsprechend der Priorisierung der Regionalräte realisiert werden können.

Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 3 Mio. Euro

Im Jahr 2009 stehen folgende Maßnahmen im UA II a-Programm auf Rang 1: Für die Regionalniederlassung Niederrhein L 117, Ausbau der Ortsdurchfahrt Hückelhoven Doveren, Provinzialstraße, für die Regionalniederlassung Rhein-Berg L 38 Waldbröl/Boxberg, Umbau zum Kreisverkehrsplatz und für die Niederlassung Ville-Eifel L 300, Wesseling/Urfeld, Entwässerung mit Radweg zw. Urfeld und Wid-dig.

Nach dem vorliegenden Entwurf zum Haushaltsplan 2009 bleibt das Volumen für die kleinen Um- und Ausbaumaßnahmen mit 10 Mio. € konstant.

Realisiert werden konnten die Maßnahmen L 34/ A 57 AS Long-gerich, Anschluss Alte Escher Straße (IKEA) und die Maßnahme L 263 Umbau Knoten mit B 477 in Nörvenich.

Wenn eine zur Realisierung anstehende Maßnahme aus objektiven, planungsrechtlichen Gründen zum jetzigen Zeitpunkt **nicht realisierbar** ist, kann eine Maßnahme mit geringerem Prioritätswert vorgezogen werden.

Investitionspakt zur energetischen Erneuerung der sozialen Infrastruktur

Erfolgreiches - neues - Förderprogramm geht 2009 in zweite Runde

...Förderprogramm geht in die zweite Runde: Weitergehende Informationen folgen in den nächsten Wochen durch die Bezirksregierung...

Auf ihrer Sitzung am 21. November 2008 hat sich die Kommission für Regionalplanung und Strukturfragen mit dem „Investitionspakt zur energetischen Erneuerung der sozialen Infrastruktur“ beschäftigt.

Gefördert werden hierbei die energetische Sanierung nach Energieeinsparverordnung (EnEV) und der Einsatz erneuerbarer Energien. Die Fördermittel werden schwerpunktmäßig in Kommunen eingesetzt, die zur Aufstellung eines Haushaltssicherungskonzeptes verpflichtet sind. In Städtebauförderungs- bzw. Untersuchungsgebieten kann zusätzlich die umfassende bauliche Erneuerung gefördert werden. Förderfähig sind kommunale Gebäude bzw. Gebäude sozialer Träger. Schulen und Kindergärten werden prioritär

gefördert. Fördervoraussetzung ist, dass sich die Gebäude in einem energetisch schlechten Zustand befinden. Das Gesamtzuschussvolumen für den Investitionspakt 2008 beträgt 86.200.000 € Auf den Regierungsbezirk Köln entfallen 21 kommunale Maßnahmen mit Gesamtkosten in Höhe von 43.225.000 € und einem Fördervolumen von 22.262.000 €

Im Jahr 2009 soll das Programm - mit einem erhöhten Gesamtzuschussvolumen und modifizierten Kriterien - fortgeführt werden.

Nach dem Versand der Bewilligungsbescheide für das laufende Programm, sollen die Kommunen erneut angeschrieben und über den Programmablauf 2009 (Kriterien/Fristen) informiert wer-

den. Möglicherweise kann sich die Kommission für Regionalplanung und Strukturfragen bereits auf ihrer nächsten Sitzung (15. Mai 2009) mit dem vom Ministerium veröffentlichten Programm beschäftigen.



Neue Förder-richtlinie für 2009

